

# TECNOMAR VELVET 90 COME TU MI VUOI

DI ROBERTO FRANZONI FOTO DI ANGELO GIAMPICCOLO

CON VELVET 26 E MADRAS 26 È INIZIATA UNA SERIE CHE POI È MATURATA NELL'AMMIRAGLIA VELVET 35, CHE IN SOLI TRE ANNI È GIÀ STATA PRODOTTA IN OTTO ESEMPLARI. IN SEGUITO TECNOMAR È TORNATA AI 26 METRI CON IL VELVET 83, IL CUI PRIMO ESEMPLARE SABLE, FU PRESENTATO AL SALONE DI CANNES DEL 2005. DEFINITA LA TIPOLOGIA DI COMFORT COUPÉ CHE NON DIMENTICA MAI UN DNA SPORTIVO VOTATO ALLE PERFORMANCE, LA TECNOMAR HA LAVORATO SU UN FRONTE CHE L'HA RESA UNICA FRA I COSTRUTTORI DI GRANDI YACHT: LA PERSONALIZZAZIONE TOTALE. VELVET 90, L'ULTIMA NATA NE È L'ENNESIMO ESEMPIO.





A L T I M O N E



IL POZZETTO È UNA VERA TERRAZZA SUL MARE. UN'ATMOSFERA VAGAMENTE AFRICANA ALEGIA SU UN DESIGN LINEARE ESALTATO DALLE VENATURE DELLO ZEBRANO DEI MOBILI. PELLE SCURA ANTICATA PER IL TESTA LETTO.

hissà se nel 2001, quando Paolo e Faliero Sarti, titolari del cantiere Tecnomar di Viareggio, lanciarono il Velvet 26 si sarebbero aspettati un successo simile del loro concept? L'idea era di offrire al mercato un motoryacht sportivo, ma allo stesso tempo molto confortevole. Loro venivano da una storia di barche high performance, iper-filanti, superveloci, con Dna da offshore. C'era un "buco" di mercato, mancava l'offerta di un vero motoryacht, capace di accogliere gli ospiti nella "largeur" e nella "grandeur" degli over 24 metri, ma che sapesse mantenere quel feeling sportivo, che faceva parte del loro imprinting. E con il contributo dell'immaginario Luca Dini, giovane designer che ha sempre osato molto, hanno scelto lo scafo di un motoryacht con fly e l'hanno coperto con un top basso e filante, rigido, ma con tetto apribile, lasciando i passavanti ampi e comodi, l'impavesata alta e sicura. Insomma hanno inventato una nuova tipologia, che non è semplicemente un "open", definizione ormai banale, buona per tutte le stagioni e per tante barche diverse. Hanno dato il via al coupé confortevole, una specie allora in via di apparizione, oggi una tipologia affermatissima, prodotta da una varietà di cantieri, ma che va riportata alla loro creatività di allora. Con Velvet 26 e Madras 26 è iniziata una serie che poi è maturata nell'ammiraglia Velvet 35, il cui primo esemplare Mates fu ordinato da Roberto Mancini, allenatore dell'Inter, e che in soli tre anni è già stato prodotto in otto esemplari. In seguito la Tecnomar è torna-

ta ai 26 metri con il Velvet 83, il cui primo esemplare Sable, fu presentato al Salone di Cannes del 2005, con l'elegante ed esclusiva livrea dorata e un inusitato interno open space su due livelli che conferiva alla barca una sensazione di spazio inaspettata su un 26 metri. All'ultimo Salone di Genova è stato presentato il Velvet 100, ancora un 30 metri di sobria ed equilibrata eleganza, arricchito da sofisticate soluzioni elettroniche e domotiche per il controllo totale dell'imbarcazione, dei suoi impianti e dei suoi entertainment. Definita la tipologia di comfort coupé - se mi consentite il neologismo - che però non dimentica mai quel famoso Dna sportivo votato alle performance, la Tecnomar ha lavorato su un altro fronte che l'ha resa unica nel panorama dei costruttori di grandi yacht: la personalizzazione totale. Sarà un'attitudine personale dei Sarti, padre e figlio, sarà il caso di un crescente successo sul mercato russo che esprime sempre una forte connotazione a stilemi, a materiali, a forme risalenti alla loro tradizione e alla loro cultura, sta che gli stilisti e i tecnici della Tecnomar hanno messo a punto un sistema di customizzazione che consente all'armatore di ogni Velvet - e di ogni Nadara, la linea fly composta da due modelli di 26 e di 35 metri - di farsi "cucire" addosso il proprio interno, la propria decorazione, il proprio styling. Provate a trovare due Tecnomar, non si dice uguali, ma nemmeno simili nella decorazione. "Una volta le barche si assomigliavano un po' tutte - dichiara Faliero Sarti, il figlio, ammini-





## A L T I M O N E



stratore delegato del cantiere - ciliegio, mogano, noce Tangani-ka, rovere sbiancato erano le essenze dominanti e il taglio, il segno dell'arredo era molto omologato. Noi oggi invece realizziamo per ogni armatore la sua personale "architettura d'interni", che gli consente di sentirsi in barca nello stesso comfort e con lo stesso feeling d'ambiente della sua villa in Costa Smeralda o del suo loft newyorkese". Il Mates di Mancini è tutto cotone ecru, bordi blu, legni chiari naturali, angoli retti. Il nuovissimo Velvet 120, ritratto anche nella trasmissione "Nonsolomoda" di Canale 5 del 3 giugno, subito dopo il varo, e visibile sul sito [www.tecnomar.com](http://www.tecnomar.com), accosta allo scafo classico del Velvet 35 pitturato in rosso Ferrari ed extended a poppa per bilanciare la costruzione rinforzata a prua della piattaforma di atterraggio dell'elicottero, niente meno che un Agusta 109, un interno sontuoso e barocco come l'Hermitage di San Pietroburgo, con tanto di marmi Portoro, malachite verde, pannelli di legno intarsiati a fiori di diverse essenze di legno bordate di cornici a spessore con volute rivestite in foglia d'oro, un bagno con uno straordinario mazzo di fiori di due metri a intarsio di marmi di vari colori e statue di marmo, putti in foglia d'oro e via baroccheggiando. Ora saliamo a bordo dell'ultima proposta del cantiere viareggino, il Velvet 90', evoluzione dell'83' e ulteriormente arricchito di soluzioni e di innovazioni volte a migliorare di modello in modello e di esemplare in esemplare il comfort e la qualità di vita a bordo. La base dello scafo è quella dell'83', ampiamente sperimentato, allungato a 27 metri e allargato a 6 metri e 30. La sovrastruttura rimane quella compatta e luminosa dell'originale e le caratteristiche salienti dei Tecnomar, ampi passavanti, impavesata alta e protettrice, vasti spazi prendisole, sono tutte "un po' di più". Ancora "un po' di più" sono le varie opzioni che il cantiere offre al suo armatore per consentirgli di modellarsi addosso il "suo" Velvet. Iniziamo dagli esterni. La sovrastruttura può avere il tetto praticabile, con

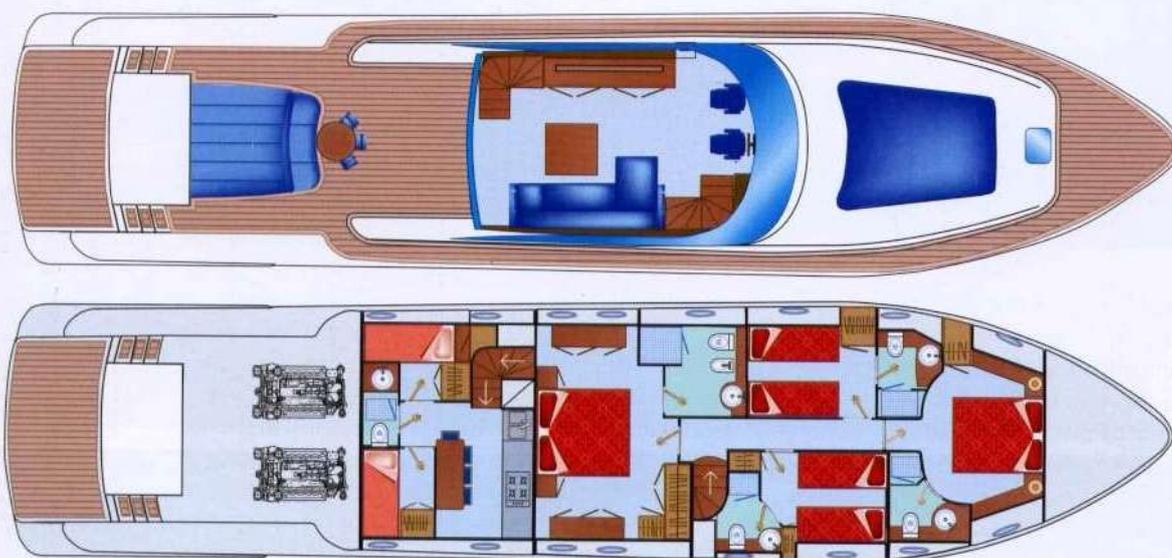
una scaletta in alluminio appoggiata al lato destro, appena a prua dell'archetto radar. Qui si può avere un prendisole molto riservato, aperto in particolare alla vista degli elicotteristi, ma protetto da quella degli altri. E fanno così tre aree per la tintarella, assommando quella di prua e quella di poppa in pozzetto. Ma se si preferisce il classico tetto apribile, che fa tanto open, si può avere. Oppure si può optare per il tetto fisso senza prendisole. L'esemplare da me visitato a Viareggio aveva gli interni in zebano chiaro, pareti in ciniglia sabbia, come il 35 metri Tongue nero, presentato a Genova lo scorso anno, rivestimenti delle sedute e dei testa letto in pelli scure anticate e nei bagni un piacevole materiale costituito da un graniglione di pietra in polvere e resina a stampo, che consente di ottenere superfici e lavelli a misura e a disegno e con una cartella colori amplissima. Il massimo della personalizzazione. Il layout è classico nei due esemplari prodotti, essendo l'altro quello qui riprodotto nelle foto, dove pure impera lo zebano chiaro, oggi molto in voga insieme al wengè: armatoriale a centro nave, vip a prua e due ospiti a letti singoli in mezzo. La zona equipaggio per tre persone è tra l'armatoriale e la macchina a far da cuscinetto sonoro tra la fonte del rumore e la zona del riposo. Anche l'alloggio equipaggio e la cucina sono arredate in zebano e finite con la stessa cura e qualità della zona ospiti, partendo dal principio che l'equipaggio felice fa fare una bella crociera all'armatore. Quasi inutile dire che le scelte decorative ma anche di layout di questi due esemplari non sono che due delle svariatissime possibilità che Tecnomar offre agli armatori, come già ampiamente ribadito, e che qui nulla è standard, se non la cura appassionata dei desideri del cliente e la loro realizzazione. Risalendo in plancia quello che mi ha colpito è il nitore del disegno e la semplicità gestionale di strumenti e apparati. Uno schermo Navel touch screen multifunzioni consente di controllare e gestire gli apparati, la macchina, gli impianti e le riserve

PAGINA A LATO: NELLA CABINA VIP, COME IN UN PUZZLE, GLI ELEMENTI VANNO AD INCASTRARSI COMPONENDO UN AMBIENTE FUNZIONALE.  
SULLA PLANCIA GLI STRUMENTI E LO SCHERMO NAVE TOUCH SCREEN MULTIFUNZIONE CONSENTONO DI GESTIRE GLI APPARATI CON ESTREMA FACILITÀ.  
LA CUCINA FA PARTE DELL'AMPIO QUARTIERE EQUIPAGGIO POSTO TRA LA ZONA NOTTE E LA SALA MACCHINE.

## A L T I M O N E

dello yacht. Un secondo schermo posto sopra, serve alla navigazione e alla tv interna quando lo yacht è fermo. Anche qui le personalizzazioni sono molto ampie. Il Maracanà, la barca fotografata, è finita in pelle e radica. L'esemplare da me provato è in pelle e acciai spazzolato con separè in vetro opacizzabile con telecomando, per dividere l'area dal salone. Anche la macchina è soggetta ad ampie opzioni. Il cantiere predilige Caterpillar e Mtu. Con i bianchi Cat C32 di 1.650 cv e trasmissioni in linea d'asse, montate sull'esemplare provato, si naviga a 31 nodi di crociera, consumando 596

litri/ora, e si raggiungono i 34 di massima. Nei prossimi esemplari si potranno avere i C32 Acert di 1.800 cv che aggiungono rispettivamente due nodi e 136 litri/ora, alle performance. Se invece si vuole correre - e consumare - di più si passa ai più muscolosi Mtu 16V 2000 M91 di 2.000 cv accoppiati alle Arneson Asd 14 e si può correre di massima a 40 nodi e filare in crociera a 36. Ma occorrono 786 litri/ora, che con i 6.000 litri imbarcati significano quasi 8 ore di autonomia per circa 300 miglia di distanza. Ma si sa che chi va piano va sano e va più lontano.



## Sistema di controllo a touch screen Navel

## Vernici PPG

## Bowthruster e sternthruster Side Power

## Luci sottomarine Cantalupi

## Strumentazione di navigazione:

- radar Furuno
- autopilota Furuno
- Gps Furuno
- chart plotter Furuno
- cartografia elettronica Furuno
- bussola magnetica Furuno
- bussola flux gate Furuno

## Telecomunicazione:

- radio Ssb no
- radio Vhf Furuno
- telefono satellitare
- interfono Panasonic
- connessione internet no

## Intrattenimento:

- 1 schermo Tv Sharp/Samsung
- 4 schermi Tv Sharp/Samsung
- 1 schermo Tv Sharp/Samsung
- impianto stereo centrale Sony
- impianti stereo nelle cabine Sony

## Arredamento:

- tavolo salone Modular
- sedie pranzo Canvas
- poltrone e divani salone Valdichienti (Tapezzeria Canvas)
- tessuti di rivestimento  
copriletti Nya Nordiska, Dedar, Maraja  
pareti Kravet  
soffitti Oasis Company

- moquette cabine Lano
- punti luce Bcm

## Bagni:

- vasca idromassaggio no
  - rubinetterie Zucchetti
  - marmi Corian
- Cucina:
- piano cottura Whirpool
  - forno principale Whirpool
  - forno a microonde Whirpool (su richiesta)
  - frigo Veco
  - freezer Veco
  - lavastoviglie Whirpool (su richiesta)

## Lavanderia:

- lavatrice Candy

## Coperta:

- tender si 320 Jet Avon
- gru portata max 300 kg a 4 m Pincraft
- passerella Pincraft
- salpancora Lofrans
- sedie Dedon
- tessuti prendisole Sunbrella

## Progetto:

- carena Tecnomar
- styling e concept Tecnomar
- décor Tecnomar
- project management Tecnomar

## Classificazioni:

- Rina, classe CE categoria A

## Costruzione:

- Tecnomar srl
- www.tecnomar.com - infotec@tecnomar.com

## SCHEDA TECNICA

Lunghezza f.t.  
27 m

Lunghezza al gall.  
20 m

Larghezza  
6,30 m

Altezza di costruzione  
5,50 m circa

Altezza media in cabina  
2,10 mcirca

Immersione  
1,50 m

Dislocamento a medio carico  
50 t

Dislocamento a pieno carico  
55 t

Cabine ospiti  
4

Cabine equipaggio  
2

Motorizzazione  
2 x 1.670 cv Cat  
o 2 x 1.800 cv Cat  
o 2 x 2.033 cv Mtu

Trasmissione  
in linea d'asse  
o Arneson o idrogetti

Velocità max. dichiarata  
dal costruttore  
40 nodi (a medio carico)  
con 2 x 2.033 cv Mtu

Velocità di crociera  
35 nodi (medio carico)  
con 2 x 2.033 cv Mtu

Consumi a velocità di crociera  
500 l/h

Serbatoio combustibile  
6000 l

Serbatoio acqua  
1500 l

Serbatoio acque nere  
500 l

Generatori  
2 DA 16/18 kW ciascuno

Dissalatori  
220 V a.c. 260 l/h

Impianto elettrico  
Navel